

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации и
эксплуатантам воздушных судов

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

от 16.01.2015 № 4.02-26

Информация
по безопасности полетов № 1

В первой декаде января 2015 года произошли авиационные события с воздушными судами типа Ан-26 и Ан-24.

03.01.2015 самолёт Ан-26Б RA-26082 ЗАО КАПО Авиа выполнял рейс по перегонке ВС по маршруту Елизово - Магадан - Мирный - Красноярск - Нижневартовск. В 01 часов 19 минут UTC (11 часов 19 минут местного времени) в аэропорту Магадан (Сокол) при выполнении взлета в процессе разбега с МК-284 КВС не удалось отклонить штурвал на себя с целью поднятия передней стойки шасси. Перемещения штурвала не произошло из-за нерасстопорения руля высоты (в процессе разбега руль высоты находился в положении на пикирование). КВС решения о прекращении взлета не принял, выполнил попытку передернуть рычаг стопорения рулей с целью их освобождения, однако руль высоты остался в застопоренном положении. Только после достижения в процессе разбега скорости 250 км/ч экипаж прекратил взлет. В процессе прекращения взлёта пилот не смог выдержать направление пробега, в результате чего самолет на удалении около 2300 м от начала разбега выкатился вправо за пределы ВПП. Пробежав по заснеженному грунту около 490 м, самолет остановился в 24 м правее ВПП. После схода самолета на грунт руль высоты расстопорился. в процессе движения по заснеженному грунту ВС получило значительные повреждения: разрушены передняя и правая стойки шасси, поврежден правый двигатель и его воздушный винт, на левом двигателе погнута законцовка лопасти винта № 4, разрушены узлы стыковки отъемной и средней частей крыла, повреждены силовые элементы конструкции планера. Экипаж и пассажиры (сменный экипаж) не пострадали. Установлено, что экипажем перед запуском двигателей и на предварительном старте предусмотренная РЛЭ и технологией работы членов экипажа проверка свободного хода рулей управления и элеронов не осуществлялась, а проверки согласно карт контрольных проверок выполнены формально.

Общий налет КВС на Ан-26 составляет 2240 часов. В 2014 году налёт КВС составил: в феврале - 1ч 30 мин (1 полёт), в октябре - 1 ч 10 мин (1 полёт), налёт в день происшествия 02 ч 30 мин. Второй пилот имеет налёт на Ан-26 - 94 часа.

Ведется расследование.

09.01.2015 экипаж самолёта Ан-24РВ RA-47697 ОАО «Псков авиа» выполнял рейс по маршруту Санкт-Петербург - Курск. В 09 часов 59 минут UTC (12 часов 59 минут местного времени) в аэропорту Курск (Восточный) при выполнении посадки с курсом 296 на пробеге произошло разрушение всех пневматиков колёс основных стоек шасси. Самолёт остановился в пределах ВПП. Метеоусловия на момент принятия решения на посадку: ветер 200 град, 7 м/с порывы 12 м/с, по прогнозу предусматривалась умеренная турбулентность от земли до верхней границы облаков.

Ведется расследование.

Предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести данную информацию до руководителей эксплуатантов воздушных судов, эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, эксплуатантов АОН и частных владельцев ВС.

2. Потребовать от эксплуатантов ВС Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32 реализовать мероприятия, изложенные в директиве Управления поддержания летной годности Росавиации (тлг № 141300 от 14.01.2015).

3. Потребовать от подконтрольных эксплуатантов при проведении непрерывного мониторинга в рамках анализа полётных данных организовать эффективный контроль за порядком и полнотой выполнения предполётной проверки отклонения органов управления ВС (рулей и элеронов) с фиксацией в крайних положениях.

4. Рекомендовать подконтрольным эксплуатантам нацелить инструкторский и инспекторский состава на ужесточение требований к экипажам ВС по строгому выполнению карт контрольных проверок и других стандартных технологических процедур по подготовке и выполнению полёта.

5. Предложить подконтрольным эксплуатантам провести с членами летных экипажей (независимо от типа эксплуатируемых ВС) дополнительные занятия, тренажи и контроль уровня знаний по следующим темам:

- порядок эксплуатации системы стопорения рулей и элеронов, обратив при этом особое внимание на обязательность выполнения предусмотренных руководством по лётной эксплуатации и технологией работы членов экипажа (по типам эксплуатируемых ВС) проверок органов управления перед выполнением взлета;

- порядок принятия решения о посадке и выполнение посадки в условиях, близких к максимально допустимым по скорости бокового ветра в совокупности с фактическим значением коэффициента сцепления.

6. Рекомендовать подконтрольным эксплуатантам в рамках функционирования СУБП эксплуатанта выполнить анализ предыдущих случаев отклонений и нарушений, связанных с системой управления воздушным судном и выполнением посадки в сложных метеоусловиях, и провести повторный контроль эффективности мероприятий по предупреждению причин возникновения этих опасных факторов и парированию последствий их проявления.

О. Г. Сторчевой

